





Le Range 6x4 V8 de Stéphane Valery

Par Didier Griffoulière // Photos 4x4cta.com

Le révolutionnaire Range Rover né au début des seventies a connu une carrière que nous ne vous ferons pas l'injure de vous re-décrire. Vous savez tout (ou presque !) à son sujet puisque depuis bientôt 40 ans, il est l'un des piliers du paysage 4x4.

Mais, il y a toujours un dingue de Range pour contribuer à ajouter un nouveau chapitre à la légende. Stéphane Valery est de ceux-là et si faire un podium sur la Transafricaine de cette année n'est pas au programme, l'aventure continue... sur six roues.

Tout a commencé sur la première édition de la Transafricaine organisée par Patrick Zaniroli en 2006. Un jeune patron d'agence de pub passionné d'aventures, Stéphane Cassier, et un commercial fondu de rallyes africains et de Land, Stéphane Valery, se retrouvent aux commandes d'un bon vieux Range V8 proto sur les premières étapes marocaines de cette Transaf 2006. Une roue éprise de liberté devant l'hélicoptère de la chaîne M6 et voilà notre équipage qui fait la "Une" en France. Après bien d'autres péripéties (voir ULM n°7), nos deux compères, pour qui c'est une « première », rallient le lac Rose... La séquence émotion passée, ils se jurent de revenir l'année suivante, mieux armés pour tenter le podium en catégorie Historic / Classic. Les images de "la roue perdue" restée dans les mémoires facilitera la tâche de nos deux copains lorsqu'il va s'agir de trouver des partenaires afin de boucler le budget pour 2007. Et ça marche, puisque l'intention de s'offrir un véhicule d'assistance devient une réalité... folle ! L'engin choisi est en effet un Range 6 roues. L'idée n'est pas neuve, d'autres, tel l'ingénieur de Léotard, l'avait tenté sur le Dakar, mais il y a bientôt trente ans de cela.

Un Carmichael pour 2200 £

C'était dit, le Team Valery-Cassier devient le Team Action-Énergie et part en balade de l'autre côté du Channel à la recherche de la perle rare promise future assistance rapide. L'histoire de Land Rover est riche de moult véhicules spéciaux adaptés aux besoins de professions et de clients très originaux. Parmi les nombreuses entreprises britanniques à



avoir sévi dans ce domaine, Carmichael fut, au même titre que Carawagon (les versions mobil-home), l'une des plus marquantes en se spécialisant dans la réalisation de modèles rallongés à trois ponts destinés en particulier aux pompiers des aéroports. C'est exactement ce qui convient au team qui déniché l'oiseau chez l'un des spécialistes du véhicule pour parcs animaliers sud-africains. Le Defender ou le Range 15 places qui vous a promené dans le Kruger Park venait certainement de chez lui.

Payé au prix de la tonne de ferraille soit 2200 £ plus 500 £ de livraison, le Range 6x4 Carmichael 3,5L V8 de 1985 se retrouve devant la porte de l'atelier. Quelques mois plus tard, il est prêt, moteur neuf et volant passé à gauche...

L'aventure c'est l'aventure...

Novembre 2007, départ de la seconde Transaf sur le parvis de la Défense. Notre team équipé du proto de l'an dernier et du Range 6x4 a fière allure.

Dès les premières spéciales à Olivet et Narbonne les performances sont au rendez-vous : le Range proto n°119 pointe même en tête de la spéciale à Orléans ! De bonne augure. Mais, lors de l'étape Tagounite-Foum El Hassan, Jean-Christian Davaux, Stéphane Cassier et Olivier Mazars à bord du 6x4, n'ont pas de mirage devant eux : au loin, l'hélicoptère de Patrick Zaniroli est posé à côté de ce qui ressemble à l'autre Range du Team qui vient d'effectuer une série de tonneaux. Stéphane Valéry est sonné, mais indemne, alors que Bernard Duc son copilote sera évacué vers l'hôpital, une vertèbre cassée. C'est la fin du rêve. L'équipage du Range d'assistance fait son travail, remorque le proto vers le plus proche transporteur capable de le rapatrier vers la France.

Une fois l'émotion passée, la décision est prise : le trio du six-roues continue vers Dakar et tente de rattraper le rallye déjà en Mauritanie. En chemin, il jouera les Saint Bernard pour bien d'autres participants en panne qu'il ne peut laisser plantés en plein désert.

Le temps passe, l'aventure humaine est belle, la fatigue s'installe. Tentant toujours de recoller au peloton, nos dépanneurs se retrouvent à rouler de nuit. Un camion, une route étroite, une roue, puis deux qui mordent dans le sable du bas-côté et c'est... le tonneau pour le Range lourdement chargé... Plus de peur que de mal, mais la fête est définitivement finie. Rapatrié vers Dakar sur un porte-chars après encore bien des aventures, l'équipage du Range devenu pick-up n'est pas prêt d'oublier les 15 jours de ce mois de novembre 2007.

On prend le même et on recommence...

Après ces deux ans à vivre au rythme de la Transaf, les copains du team lèvent le pied et retournent à plus sérieux. La vie de famille et le travail reprennent leurs droits.

Seul Stéphane Valéry persiste et signe. Aidé par deux nouvelles recrues Gilbert Andrieu et Berthy Fourage, une association (Concept Aventure) voit le jour et un atelier est mis à leur disposition à côté du Mans. Il faudra effectivement de l'espace et beaucoup de temps pour refaire le Range 6x4 récupéré au Havre dans un état que l'on peut considérer comme "très fatigué". Qu'importe, le cœur y est, un bon vieux Range sauvé de la casse sera donneur d'organes et c'est reparti pour une troisième Transaf. Châssis mis à nu, mécanique révisée, peinture, remontage, modifications des suspensions et de la carrosserie, malgré la bonne volonté de tous, le temps manque, puis le budget. Impossible de s'attaquer à l'autre Range proto (lui aussi en piteux état) afin d'être prêt à temps pour l'édition 2008. Tant pis, ce sera pour l'an prochain. Il faut dire que préparer un 6-roues pour un rallye, c'est s'attaquer à un Range et demi, bref à un sacré morceau.



1 & 2 Stéphane aurait pu facilement faire plus moderne en ce qui concerne le tableau de bord, mais la transplantation de celui d'un vieux Range de course permet de retrouver aussi les sensations d'antan.

3 à 5 Le son de la légendaire boîte Santana à 5 rapports accouplée au V8 Rover fait partie des charmes de ce Range... Mais le passé proche l'a prouvé, il ne faut pas négliger la sécurité. Siège baquets, extincteur et arceau de rigueur, même sur un rallye de régularité.

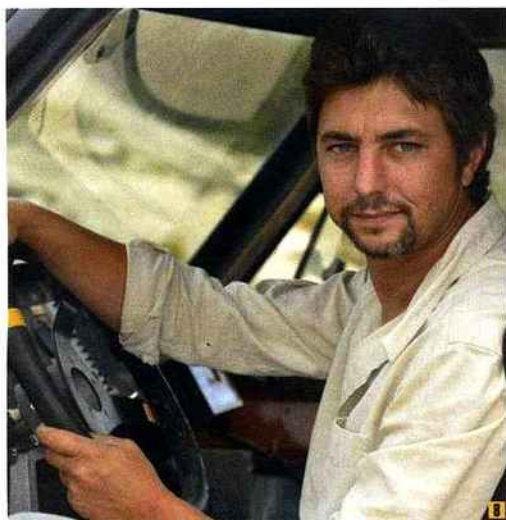
6 Le vaste espace arrière n'attend plus que vos malles, pneus et caisses à outils. De quoi offrir une assistance qui ne passe pas inaperçue.

7 Le gros réservoir de 300 litres ferait hurler les commissaires de la FIA ! Mais, cette solution "à l'Africaine" tenue par des sangles à fait ses preuves. Ça ne bouge pas. Côté alimentation, filtre et double pompe Facet.

8 Stéphane Valéry, la passion des Range de la grande époque du Dakar...

9 à 11 Sous le capot polyester, l'âme : un V8 de 4,6L alimenté par un gros carburateur Weber 500 CFM et doté d'un radiateur d'huile moteur. Un trio qui a fait ses preuves, certainement pas





le plus pointu au niveau performances, mais le plus facile à entretenir au bord des pistes.

12 Blindage composite et coquille de pont pour l'avant.

13 Phares de Range P38, les puristes vont en parler longtemps....

14 En revanche, les fameuses jantes Fagix magnésium (six !) feront certainement des jaloux.

15 Malgré cet empattement rallongé d'un mètre, le Range passe partout. Stéphane prévoit un budget de 4 000 € afin d'acquiescer au plus vite l'un des systèmes permettant de passer au 6x6. Dans les dunes à pleine charge, on sera mieux !



Un Range et demi...

Si aux commandes de ce monument historique, il est certain que l'on provoque la surprise au milieu du flot des autos sans saveurs, piloter ce monstre (rallongé d'un mètre par rapport à un Range classic) ne réclame aucune compétence particulière. Évidemment, le virage demande à être pris plus "large" en ville et les créneaux, une vue 10 / 10 !

De toute façon, en off-road, on n'est pas là pour effectuer des marche arrière et les virages dans le désert, il y a de quoi prendre ses aises. Et il l'est à l'aise cet engin sur les pistes. Un vrai "rail" comme on dit. Pensez donc, trois ponts pour presque 140 Pouces d'empattement, bien assis sur ses 2 tonnes, le tout remué par les 230 chevaux du V8 sous le capot. L'accident sur la Transaf fut certainement dû à la fatigue, pas possible autrement.

Le Range encaisse saignées et ornières sans difficulté. Il faut certainement être un peu plus incisif en sortie de virage pour dresser ce sous-vireur né, mais on s'y fait vite.

Lorsque le terrain se fait plus accidenté, c'est comme si l'on était à bord d'un "Classic" ordinaire. La réputation Land Rover, vous connaissez. Le dernier pont suiveur vit sa vie sans poser de problème, jouant à l'occasion le protecteur d'un porte-à-faux arrière important.

L'essentiel en franchissement (si, si, on a testé !) est de ne pas se retrouver face à un fossé où l'on perdrait à 100 % la motricité du pont central. Ce Range n'est pas fait pour ça, tentez de passer ce type d'obstacle en biais au maximum si vous ne voulez pas y rester ... Sortir un 6-roues planté n'est pas une mince affaire.

En ce qui concerne le reste des obstacles, le Range croise ses ponts jusqu'à la limite imposée par les sangles nylon. Il avale les crêtes ignorant presque le terme d'angle ventral, le dernier pont, les deux roues en l'air. En résumé, il suffit de suivre le célèbre adage des chauffeurs des bus double étage londoniens : « Occupe toi de l'avant, l'arrière suivra forcément ! »

Coureur de fond(s)...

On devrait donc retrouver Stéphane Valéry prochainement sur les épreuves de type Transafricaine ou Heroes Legend, toujours cap sur Dakar, en assistance, avec son impressionnant 6x4 que de futurs partenaires ont déjà repéré.

Dans le meilleur des cas, le Team Concept aventures alignera ses deux Range, dont le rapide proto qui ne saurait tarder à renaître de ses cendres.

Et l'on compte sur Stéphane pour nous faire le récit de ses futures aventures autour d'un feu de camp... au prochain Landmania, une autre tradition.

www.teamconceptaventure.wordpress.com

1 & 2 Les suspensions avant s'offrent des ressorts CJM, des amortisseurs Bilstein sur rotules à bonbonnes séparées et des chapelles galvanisées. Freins à disques d'origine, mais plaquettes dite "vertes" utilisées en compétition.

3 Le second pont arrière ne procure pas de motricité. Son seul rôle, répartir la charge.

4 Les deux ponts arrière reprennent des amortisseurs identiques, mais des ressorts Eibach Marathon. Comme à l'avant, ils sont montés à l'intérieur des ressorts pour une meilleure protection.

5 L'équipage d'assistance au départ sur le parvis de la Défense. Olivier Mazars, Stéphane Cassier et Jean-Christian Davaux connaîtront une aventure à la hauteur de leurs espérances... Au-delà, disent-ils aujourd'hui !

6 Toute la bande des copains s'est retrouvée à Dakar pour le podium.

7 Démontage...

8 Ponçage du châssis...

9 Remontage et adaptation. Réfections des ponts et peinture.

10 Vivement la cabine de peinture...

11 Arceau indispensable.

12 Rallonge de caisse...

